



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

7 marzo 2013*

«Impugnazione — Relazioni esterne — Accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo — Regolamento (CEE) n. 2408/92 — Accesso dei vettori aerei comunitari alle rotte aeree intracomunitarie — Articoli 8 e 9 — Ambito di applicazione — Esercizio dei diritti di traffico — Decisione 2004/12/CE — Disposizioni tedesche relative alle operazioni di avvicinamento all'aeroporto di Zurigo — Obbligo di motivazione — Divieto di discriminazione — Proporzionalità — Onere della prova»

Nella causa C-547/10 P,

avente ad oggetto l'impugnazione, ai sensi dell'articolo 56 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, proposta il 19 novembre 2010,

Confederazione svizzera, rappresentata da S. Hirsbrunner, Rechtsanwalt,

ricorrente,

procedimento in cui le altre parti sono:

Commissione europea, rappresentata da T. van Rijn, K. Simonsson e K.-P. Wojcik, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta in primo grado,

sostenuta da:

Repubblica federale di Germania, rappresentata da T. Henze, in qualità di agente, assistito da T. Masing, Rechtsanwalt,

Landkreis Waldshut, rappresentato da M. Núñez Müller, Rechtsanwalt,

intervententi in primo grado,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta (relatore), facente funzione di presidente di sezione, dai sigg. K. Lenaerts, E. Juhász, T. von Danwitz e D. Šváby, giudici,

avvocato generale: sig. N. Jääskinen

cancelliere: sig. M.-A. Gaudissart, capo unità

* Lingua processuale: il tedesco.

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 26 aprile 2012,
sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 13 settembre 2012,
ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Con la sua impugnazione la Confederazione svizzera chiede l'annullamento della sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 9 settembre 2010, Svizzera/Commissione (T-319/05, Racc. pag. II-4265; in prosieguo: la «sentenza impugnata»), con cui quest'ultimo ha respinto il ricorso da essa proposto, diretto all'annullamento della decisione 2004/12/CE della Commissione, del 5 dicembre 2003, relativa ad un procedimento di applicazione dell'articolo 18, paragrafo 2, prima frase, dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo e del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio (Caso TREN/AMA/11/03 – Disposizioni tedesche relative alle operazioni di avvicinamento all'aeroporto di Zurigo) (GU 2004, L 4, pag. 13; in prosieguo: la «decisione controversa»).

Contesto normativo

L'Accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo

- 2 L'articolo 1 dell'Accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo, firmato il 21 giugno 1999 a Lussemburgo, approvato a nome della Comunità con la decisione 2002/309/CE, Euratom, del Consiglio e, per quanto riguarda l'Accordo sulla Cooperazione Scientifica e Tecnologica, della Commissione del 4 aprile 2002 relativa alla conclusione di sette accordi con la Confederazione svizzera (GU L 114, pag. 1; in prosieguo: l'«Accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo»), dispone quanto segue:

«1. Il presente Accordo stabilisce norme per le parti contraenti in materia di aviazione civile. Tali norme lasciano impregiudicate le norme del trattato CE, e in particolare i poteri spettanti alla Comunità in virtù delle regole di concorrenza e dei regolamenti di applicazione di tali regole, nonché in forza di tutta la legislazione comunitaria pertinente indicata nell'allegato del presente Accordo.

2. A tal fine, le norme stabilite dal presente Accordo, nonché i regolamenti e le direttive specificati nell'allegato si applicano alle seguenti condizioni. Nella misura in cui sono sostanzialmente identiche alle corrispondenti norme del trattato CE e agli atti adottati in virtù del medesimo trattato, tali norme devono essere interpretate, ai fini della loro attuazione ed applicazione, in conformità delle pertinenti sentenze e decisioni della Corte di giustizia e della Commissione delle Comunità europee emesse anteriormente alla data della firma del presente Accordo. Le sentenze e le decisioni emesse successivamente alla data della firma del presente Accordo saranno comunicate alla Svizzera. Su richiesta di una delle parti contraenti, le conseguenze di queste ultime sentenze e decisioni saranno determinate dal Comitato misto al fine di assicurare la corretta attuazione del presente Accordo».

- 3 L'articolo 2 dell'Accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo è formulato come segue:

«Le disposizioni del presente Accordo e del suo allegato si applicano solo nella misura in cui concernono il trasporto aereo o materie direttamente connesse al trasporto aereo secondo quanto disposto dall'allegato del presente Accordo».

4 L'articolo 3 di tale Accordo così prevede:

«Nel campo di applicazione del presente Accordo e fatte salve disposizioni speciali in esso contenute, è vietata ogni discriminazione in base alla nazionalità».

5 L'articolo 15, paragrafo 1, di detto Accordo così recita:

«Fatte salve le disposizioni del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio[, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240, pag. 8)], così come richiamato nell'allegato del presente Accordo:

— ai vettori aerei comunitari e svizzeri saranno accordati diritti di traffico tra qualsiasi punto in Svizzera e qualsiasi punto nella Comunità,

(...)».

6 Ai sensi dell'articolo 18 dello stesso Accordo:

«1. Fatto salvo il paragrafo 2 e le norme del capitolo 2, ciascuna parte contraente è responsabile nel proprio territorio dell'osservanza del presente Accordo, e in particolare dei regolamenti e delle direttive elencati nell'allegato.

2. Quando possono essere pregiudicati i servizi aerei che devono essere autorizzati ai sensi del capitolo 3, le istituzioni comunitarie esercitano i poteri loro conferiti dalle norme dei regolamenti e delle direttive la cui applicazione è espressamente confermata dall'allegato. Tuttavia, se la Svizzera ha adottato o intende adottare misure di tutela dell'ambiente ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, o dell'articolo 9 del regolamento [n. 2408/92], il Comitato misto, su richiesta di una delle parti contraenti, stabilisce se tali misure siano o meno conformi al presente Accordo.

(...)».

7 In forza dell'articolo 20 dell'Accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo, tutte le questioni concernenti la validità delle decisioni assunte dalle istituzioni della Comunità in base ai poteri loro conferiti da detto Accordo sono di competenza esclusiva della Corte di giustizia delle Comunità europee.

8 L'allegato all'Accordo dispone che, in tutti i casi in cui gli atti richiamati dall'Accordo menzionano gli Stati membri della Comunità europea o prevedono la necessità di un criterio di collegamento con questi ultimi, tali menzioni si intendono riferite, ai fini dell'Accordo, anche alla Confederazione svizzera o alla necessità di un criterio di collegamento identico con tale paese.

9 Tale allegato contempla in particolare il regolamento n. 2408/92.

Il regolamento n. 2408/92

10 L'articolo 2 del regolamento n. 2408/92 reca il testo seguente:

«Ai fini del presente regolamento si intende per:

(...)

f) diritto di traffico, il diritto del vettore aereo di trasportare passeggeri, merci e/o posta mediante un servizio aereo tra due aeroporti comunitari;

(...)).

11 L'articolo 3, paragrafo 1, di detto regolamento recita come segue:

«Ai sensi del presente regolamento, lo (gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) permette (permettono) ai vettori aerei comunitari di esercitare diritti di traffico su rotte all'interno della Comunità».

12 L'articolo 8, paragrafi 1-3, di tale regolamento così dispone:

«1. Il presente regolamento non pregiudica il diritto degli Stati membri di regolamentare, senza discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo, la ripartizione del traffico tra gli aeroporti appartenenti a uno stesso sistema aeroportuale.

2. L'esercizio dei diritti di traffico è soggetto alle norme operative pubblicate vigenti a livello comunitario, nazionale, regionale o locale in materia di sicurezza, tutela dell'ambiente e assegnazione delle bande orarie.

3. A richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 ed entro un mese dalla data di ricevimento della richiesta decide, previa consultazione del comitato di cui all'articolo 11, se lo Stato membro può continuare ad applicare il provvedimento. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri».

13 L'articolo 9 dello stesso regolamento così prevede:

«1. Qualora sussistano gravi problemi di congestione e/o di carattere ambientale lo Stato membro responsabile può, fatto salvo il presente articolo, imporre condizioni, limitare o negare l'esercizio dei diritti di traffico, segnatamente quando altri modi di trasporto possono fornire un servizio di livello soddisfacente.

2. I provvedimenti presi da uno Stato membro in conformità del paragrafo 1:

- non comportano discriminazioni in ragione della nazionalità o dell'identità dei vettori aerei;
- hanno un periodo di validità limitato, non superiore a tre anni, dopo il quale saranno riveduti;
- non pregiudicano gli obiettivi del presente regolamento;
- non causano ingiuste distorsioni di concorrenza tra vettori aerei;
- non sono più restrittivi di quanto non sia necessario per ovviare ai problemi di cui trattasi.

3. Qualora uno Stato membro ritenga che siano necessari provvedimenti ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo, almeno tre mesi prima dell'entrata in vigore di detti provvedimenti ne informa gli altri Stati membri e la Commissione, fornendo adeguate motivazioni. Il provvedimento può essere applicato a meno che, entro un mese dal ricevimento della comunicazione, uno Stato membro interessato lo contesti, o la Commissione ne effettui un ulteriore esame conformemente al paragrafo 4.

4. A richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione esamina il provvedimento di cui al paragrafo 1. Se la Commissione, entro un mese dal momento in cui è stata informata in conformità del paragrafo 3, effettua un esame del provvedimento, essa indica nel contempo se esso possa essere applicato, totalmente o parzialmente, durante l'esame, tenendo conto segnatamente della possibilità di effetti irreversibili. Dopo aver consultato il comitato di cui all'articolo 11, la Commissione, un mese dopo aver ricevuto tutte le informazioni necessarie, decide se il provvedimento

in questione è adeguato e conforme al presente regolamento e non contrario in qualsiasi modo al diritto comunitario. La Commissione comunica la sua decisione al Consiglio ed agli Stati membri. In attesa della decisione la Commissione può decidere misure provvisorie, tra cui la sospensione totale o parziale del provvedimento in questione, tenendo conto segnatamente della possibilità di effetti irreversibili.

(...)».

Fatti

- 14 L'aeroporto di Zurigo è situato a Kloten (Svizzera), a nord-est della città di Zurigo (Svizzera) e a circa 15 km a sud-est dalla frontiera tra la Svizzera e la Germania. L'aeroporto dispone di tre piste: una ovest-est (10/28), una nord-sud (16/34), che incrocia la pista ovest-est, e una nord-ovest/sud-est (14/32), indipendente dalle altre due. La maggior parte dei decolli durante il giorno sono effettuati dalla pista ovest-est verso ovest, mentre al mattino presto e in tarda serata la maggior parte dei decolli avvengono dalla pista nord-sud in direzione nord. I voli in arrivo utilizzano quasi sempre la pista nord-ovest/sud-est, provenendo da nord-est. Considerata la vicinanza al confine tedesco, tutti i voli che atterrano a Zurigo da nord o nord-ovest devono utilizzare lo spazio aereo tedesco.
- 15 L'utilizzo dello spazio aereo tedesco per avvicinarsi e allontanarsi dall'aeroporto di Zurigo era disciplinato da un accordo bilaterale tra la Confederazione svizzera e la Repubblica federale di Germania del 17 settembre 1984, denunciato dalla Repubblica federale di Germania in data 22 marzo 2000, con decorrenza 31 maggio 2001, a causa delle difficoltà di attuazione.
- 16 La Repubblica federale di Germania e la Confederazione svizzera hanno quindi firmato un nuovo accordo il 18 ottobre 2001, non ancora ratificato.
- 17 Il 15 gennaio 2003 le autorità federali tedesche dell'aviazione hanno pubblicato il 213° regolamento di applicazione della normativa tedesca in materia di traffico aereo, che stabilisce procedure per l'atterraggio e il decollo strumentali all'aeroporto di Zurigo. A decorrere dal 18 gennaio 2003 esso prevedeva numerose limitazioni per l'avvicinamento all'aeroporto di Zurigo.
- 18 Il 4 aprile 2003 le autorità federali tedesche dell'aviazione hanno pubblicato il primo regolamento di modifica del 213° regolamento di applicazione (in prosieguo: il «213° RA, come modificato»). Tale modifica è entrata in vigore il 17 aprile 2003.
- 19 In sostanza, le disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, erano dirette ad impedire, in condizioni meteorologiche normali, il sorvolo a bassa quota del territorio tedesco vicino alla frontiera svizzera tra le ore 21 e le ore 7 dei giorni lavorativi e tra le ore 20 e le ore 9 durante i fine settimana e i giorni festivi, al fine di ridurre le emissioni sonore cui era esposta la popolazione locale. Di conseguenza, durante queste ore non erano più possibili i due avvicinamenti per l'atterraggio da nord, che costituivano precedentemente i principali avvicinamenti degli aerei in fase di atterraggio all'aeroporto di Zurigo.
- 20 Il 213° RA, come modificato, conteneva, peraltro, altre due disposizioni dirette a ridurre le emissioni sonore nella zona intorno alla frontiera tra la Germania e la Svizzera.
- 21 In primo luogo, per quanto riguarda l'avvicinamento all'aeroporto da est, l'articolo 2, paragrafo 6, secondo comma, del 213° RA, come modificato, fissava determinate quote minime di sorvolo da rispettare durante le fasce orarie succitate.

- 22 In secondo luogo, l'articolo 3 del 213° RA, come modificato, prevedeva che il decollo in direzione nord dovesse essere eseguito in maniera tale da rispettare, al momento dell'ingresso sul territorio tedesco, quote minime di sorvolo diverse a seconda del momento del decollo. Pertanto, in caso di decollo durante le fasce orarie succitate, il velivolo doveva cambiare rotta prima di giungere alla frontiera tedesca per poi entrare nel territorio tedesco soltanto dopo aver raggiunto la quota minima di sorvolo prescritta.
- 23 Il 10 giugno 2003 la Confederazione svizzera ha presentato un reclamo presso la Commissione, invitandola ad adottare una decisione diretta a:
- vietare alla Repubblica federale di Germania di insistere nell'applicazione del 213° RA, come modificato;
 - prescrivere alla Repubblica federale di Germania di sospendere l'applicazione del 213° RA, come modificato, fino all'adozione di una decisione da parte della Commissione.
- 24 Il 20 giugno 2003 la Commissione ha chiesto alle autorità tedesche di presentare le loro osservazioni in relazione al reclamo.
- 25 Con lettera di pari data la Commissione ha chiesto informazioni supplementari alle autorità svizzere.
- 26 Il 26 giugno 2003 le autorità tedesche e svizzere hanno concluso un accordo su diverse questioni relative all'applicazione del 213° RA, come modificato.
- 27 Il 27 giugno 2003 le autorità svizzere hanno notificato alla Commissione tale accordo, con la precisazione che esso era senza influenza sul reclamo.
- 28 Con lettera del 30 giugno 2003 la Repubblica federale di Germania ha anch'essa notificato alla Commissione detto accordo, indicando che ne desumeva che il reclamo fosse privo di oggetto e attendeva che la Commissione concludesse il procedimento avviato.
- 29 A seguito di diversi scambi epistolari con le autorità svizzere e tedesche, la Commissione ha inviato loro, il 14 ottobre 2003, una comunicazione di addebiti, invitandole a sottoporle le loro osservazioni.
- 30 La Repubblica federale di Germania ha presentato le sue osservazioni il 20 ottobre 2003 e la Confederazione svizzera ha presentato le proprie il 21 ottobre 2003.
- 31 Il 27 ottobre 2003 la Commissione ha comunicato con lettera un progetto di decisione sul quale la Confederazione svizzera ha potuto presentare le sue osservazioni nel corso della riunione del comitato consultivo «Accesso al mercato (trasporto aereo)» del 4 novembre 2003.
- 32 Il 5 dicembre 2003 la Commissione ha emanato la decisione controversa.
- 33 In forza dell'articolo 1 di tale decisione, la Repubblica federale di Germania può continuare ad applicare il 213° RA, come modificato.
- 34 In conformità all'articolo 2 di detta decisione, la Repubblica federale di Germania ne è la destinataria.

Procedimento dinanzi al Tribunale e sentenza impugnata

- 35 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria della Corte il 13 febbraio 2004, la Confederazione svizzera ha proposto un ricorso diretto a ottenere l'annullamento della decisione controversa.

- 36 Con ordinanza del presidente della Corte del 21 luglio 2004 è stato ammesso l'intervento della Repubblica federale di Germania a sostegno delle conclusioni della Commissione.
- 37 Con ordinanza del 14 luglio 2005, Svizzera/Commissione (C-70/04), la Corte ha rinviato tale causa dinanzi al Tribunale.
- 38 Con ordinanza del 7 luglio 2006, Svizzera/Commissione (T-319/05, Racc. pag. II-2073), il Tribunale ha accolto la domanda d'intervento del Landkreis Waldshut a sostegno delle conclusioni della Commissione.
- 39 Un'udienza ha avuto luogo il 9 settembre 2009.
- 40 Con la sentenza impugnata il Tribunale ha respinto il ricorso proposto dalla Confederazione svizzera senza pronunciarsi sulla sua ricevibilità. Il Tribunale ha segnatamente dichiarato che non si può censurare la Commissione, in primo luogo, per aver ritenuto che le disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, non rientrassero nell'ambito d'applicazione dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento n. 2408/92; in secondo luogo, con l'accusa di non aver preso in considerazione i diritti del gestore dell'aeroporto di Zurigo e delle aree limitrofe di tale aeroporto all'atto dell'esame di dette disposizioni alla luce dell'Accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo e in forza dell'articolo 8, paragrafo 3, di tale regolamento; nonché, in terzo luogo, per aver deciso che tali misure rispettavano i principi di parità di trattamento e di proporzionalità.

Conclusioni delle parti

- 41 Con l'impugnazione la Confederazione svizzera chiede che la Corte voglia:
- annullare la sentenza impugnata;
 - annullare la decisione controversa e, in conformità all'articolo 122, primo comma, del regolamento di procedura della Corte, condannare la Commissione alle spese, incluse quelle relative al procedimento di primo grado, nonché
 - in subordine, rinviare la causa dinanzi al Tribunale e riservare a quest'ultimo la decisione relativa alle spese.
- 42 La Commissione chiede che la Corte voglia:
- respingere l'impugnazione e
 - condannare la Confederazione svizzera alle spese.
- 43 Il governo tedesco chiede che la Corte voglia:
- respingere l'impugnazione, e
 - condannare la Confederazione svizzera alle spese.
- 44 Il Landkreis Waldshut chiede che la Corte voglia:
- respingere l'impugnazione;
 - confermare la sua domanda, presentata in primo grado e diretta a ottenere il rigetto del ricorso;

- in subordine, annullare la sentenza impugnata e respingere in quanto irricevibile l'impugnazione della Confederazione svizzera e
- condannare la Confederazione svizzera alle spese, incluse quelle relative al procedimento di primo grado e le spese stragiudiziali sostenute dal Landkreis Waldshut.

Sull'impugnazione incidentale

- 45 Con l'impugnazione incidentale il Landkreis Waldshut sostiene che il ricorso di annullamento proposto dalla Confederazione svizzera dovesse essere respinto in quanto irricevibile dal Tribunale.
- 46 Secondo il Landkreis Waldshut la Confederazione svizzera non può essere assimilata a uno Stato membro e non è individualmente interessata dalla decisione controversa, ai sensi dell'articolo 263, quarto comma, TFUE.
- 47 Nella presente controversia la Corte considera necessario pronunciarsi anzitutto nel merito (sentenza del 23 ottobre 2007, Polonia/Consiglio, C-273/04, Racc. pag. I-8925, punto 33).

Sull'impugnazione

- 48 A sostegno dell'impugnazione la Confederazione svizzera solleva sei motivi, vertenti su una violazione degli articoli 9, paragrafo 1, e 8, paragrafo 3, del regolamento n. 2408/92, dell'obbligo di motivazione, dei principi della libera prestazione di servizi, della parità di trattamento e di proporzionalità, nonché delle norme relative alla ripartizione dell'onere della prova.

Sul primo motivo

Argomenti delle parti

- 49 Con il primo motivo la Confederazione svizzera sostiene che il Tribunale, dichiarando, ai punti 74-91 della sentenza impugnata, che l'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento n. 2408/92, non era applicabile alle disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, ha interpretato e applicato tale disposizione in modo errato in diritto.
- 50 A suo avviso, infatti, detto articolo non concerne esclusivamente divieti formali di esercizio dei diritti di traffico, ma anche, alternativamente, limitazioni o divieti sostanziali, anche parziali, cioè disposizioni che hanno per effetto la limitazione di tale esercizio.
- 51 Al riguardo la Confederazione svizzera considera che l'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento n. 2408/92 si applica alle disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, in quanto esse limitano in modo chiaro l'esercizio dei diritti di traffico nelle operazioni di avvicinamento all'aeroporto di Zurigo e di decollo dallo stesso e assoggettano tale esercizio a determinate condizioni, consistenti nell'osservanza di dette limitazioni, che hanno l'effetto di rendere l'avvicinamento a detto aeroporto dal nord impossibile durante le ore di divieto di volo a bassa quota.
- 52 Pertanto, secondo la Confederazione svizzera, dette disposizioni costituiscono, almeno dal punto di vista sostanziale, un divieto condizionato o parziale dell'esercizio dei diritti di traffico, cui si applica l'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento n. 2408/92.
- 53 La Commissione, il governo tedesco e il Landkreis Waldshut contestano gli argomenti della Confederazione svizzera.

Giudizio della Corte

- 54 Occorre ricordare che, in conformità all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 2408/92, l'esercizio dei diritti di traffico è soggetto alle norme operative pubblicate vigenti a livello nazionale, regionale o locale in materia di sicurezza, tutela dell'ambiente e assegnazione delle fasce orarie.
- 55 Come il Tribunale ha osservato nei punti 75, 76 e 80 della sentenza impugnata, l'articolo 9 di tale regolamento concerne una categoria più particolare di norme operative applicabili all'esercizio dei diritti di traffico, vale a dire, ai sensi del suo paragrafo 1, le norme operative che impongono condizioni, limitano o negano tale esercizio.
- 56 Al riguardo si deve constatare che, con la sentenza impugnata, il Tribunale non ha affatto limitato l'applicabilità di detto articolo 9 a disposizioni di divieto formale dell'esercizio dei diritti di traffico, ma ha dichiarato, ai punti 75 e 88 di tale sentenza, che le disposizioni previste da detto articolo 9 contengono in sostanza un divieto, almeno condizionato o parziale, di tale esercizio.
- 57 In tale contesto, al punto 89 della sentenza impugnata, il Tribunale ha giustamente precisato che la circostanza che uno Stato assoggetti l'esercizio dei diritti di traffico al rispetto delle norme operative pubblicate vigenti a livello nazionale, regionale o locale relative, in particolare, alla tutela dell'ambiente, non equivale all'imposizione di una condizione, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento n. 2408/92, per l'esercizio di tali diritti.
- 58 Infatti, se così fosse, l'articolo 8, paragrafo 2, di tale regolamento sarebbe del tutto privo di senso.
- 59 Ne deriva che la valutazione del Tribunale, formulata ai punti 75 e 88 della sentenza impugnata, relativa alla portata delle disposizioni di cui all'articolo 9 di detto regolamento, non è viziata da errori di diritto.
- 60 Orbene, come il Tribunale ha osservato ai punti 86 e 87 della sentenza impugnata, dai considerando 1-6 e 44 della decisione controversa risulta che le disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, non comportano, durante il loro periodo di applicazione, un divieto, per quanto condizionato o parziale, di transito nello spazio aereo tedesco dei voli in partenza dall'aeroporto di Zurigo ovvero a destinazione dello stesso, bensì una semplice modifica della loro rotta, successivamente al decollo o anteriormente all'atterraggio in tale aeroporto.
- 61 Infatti, come sottolineato dal Tribunale in tale punto 87, tali misure, in sostanza, si limitano a impedire, durante detto periodo, il sorvolo a bassa quota della parte del territorio tedesco vicino alla frontiera svizzera, restando invece possibile il sorvolo dello stesso territorio a una quota maggiore.
- 62 Ne consegue che, dichiarando che tali disposizioni non rientrano nell'ambito d'applicazione dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento n. 2408/92, il Tribunale non ha commesso alcun errore di diritto.
- 63 Pertanto, il primo motivo deve essere respinto.

Sul secondo motivo

Argomenti delle parti

- 64 Con il secondo motivo la Confederazione svizzera sostiene che il Tribunale, dichiarando la decisione controversa sufficientemente motivata riguardo all'inapplicabilità dell'articolo 9 del regolamento n. 2408/92 alle disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, nonché prendendo in

considerazione una sostituzione di motivi presentata dalla Commissione nel corso del procedimento di primo grado, ha erroneamente interpretato in diritto, al punto 84 della sentenza impugnata, l'obbligo di motivazione previsto all'articolo 296 TFUE.

- 65 Secondo la Confederazione svizzera, in assenza di una motivazione relativa all'esclusione di dette disposizioni dall'ambito di applicazione dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento n. 2408/92, la decisione controversa doveva essere annullata per violazione di forme sostanziali.
- 66 La Commissione, il governo tedesco e il Landkreis Waldshut contestano gli argomenti della Confederazione svizzera.

Giudizio della Corte

- 67 Occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, la motivazione prescritta dall'articolo 296 TFUE dev'essere adeguata alla natura dell'atto in questione e deve far apparire in forma chiara e inequivocabile l'iter logico seguito dall'istituzione da cui esso promana, in modo da consentire agli interessati di conoscere le ragioni del provvedimento adottato e permettere al giudice competente di esercitare il proprio controllo (v., segnatamente, sentenze del 6 marzo 2003, Interporc/Commissione, C-41/00 P, Racc. pag. I-2125, punto 55, nonché del 29 settembre 2011, Elf Aquitaine/Commissione, C-521/09 P, Racc. pag. I-8947, punto 147).
- 68 Nella fattispecie, è giocoforza constatare che la Confederazione svizzera non chiarisce affatto in qual modo la motivazione della decisione controversa, che essa asserisce insufficiente, le abbia impedito di conoscere le ragioni di quest'ultima e di far valere utilmente i propri diritti.
- 69 Risulta peraltro chiaramente dalla sentenza impugnata che il Tribunale ha potuto, sulla base dell'iter logico seguito dalla Commissione nella decisione controversa, esercitare il suo controllo.
- 70 Infatti, come constatato dal Tribunale, i considerando 1-6, 32 e 44 della decisione controversa lasciano apparire in modo chiaro e inequivocabile che se la Commissione ha ritenuto che le disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, non rientravano nell'ambito d'applicazione dell'articolo 9 del regolamento n. 2408/92, ciò dipende dal fatto che, da un lato, tali disposizioni non erano state notificate in applicazione del paragrafo 3 di tale articolo 9 e che, dall'altro, tali disposizioni comportavano, durante il loro periodo d'applicazione, non un divieto di esercizio dei diritti di traffico, bensì una semplice modifica della rotta dei voli in provenienza dall'aeroporto di Zurigo o a destinazione dello stesso.
- 71 Quanto alla presunta sostituzione dei motivi della decisione controversa che sarebbe stata operata dalla Commissione in corso di causa, è sufficiente constatare che, a parte il fatto che tale decisione fa già chiaramente apparire le ragioni per le quali la Commissione ha ritenuto che l'articolo 9 del regolamento n. 2408/92 fosse inapplicabile alle disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, la Confederazione svizzera non indica in cosa consisterebbe la nuova motivazione fornita dalla Commissione nell'ambito del procedimento dinanzi al Tribunale né in qual misura quest'ultima si sostituirebbe alla motivazione di detta decisione.
- 72 Ne deriva che il Tribunale ha giustamente giudicato che la decisione controversa fosse sufficientemente motivata.
- 73 Ne consegue che il secondo motivo deve essere respinto.

Sul terzo motivo

Argomenti delle parti

- 74 Con il terzo motivo la Confederazione svizzera fa valere l'interpretazione e l'applicazione errate in diritto dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 2408/92, in quanto il Tribunale non ha tenuto conto, ai punti 118-132 della sentenza impugnata, dei diritti del gestore dell'aeroporto di Zurigo e dei residenti nelle sue aree limitrofe e non ha adeguatamente verificato, ai punti 193-199 di tale sentenza, la compatibilità di tali disposizioni con la libera prestazione dei servizi, nonché con i principi di proporzionalità e di rispetto dei diritti fondamentali, intrinseci ad essa.
- 75 La Confederazione svizzera sostiene che la considerazione dei diritti di tale gestore e dei suddetti residenti avrebbe inevitabilmente indotto il Tribunale ad accogliere la tesi della mancanza di proporzionalità delle disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, in quanto queste ultime obbligano tale gestore ad effettuare una costosa riorganizzazione del suo sistema operativo e aumentano assai sensibilmente l'inquinamento acustico dovuto agli aerei, cui sono esposti i residenti nelle aree vicine all'aeroporto di Zurigo sul territorio svizzero.
- 76 Di conseguenza, tali disposizioni non sarebbero idonee a consentire la realizzazione dell'obiettivo perseguito, consistente nel ridurre l'inquinamento acustico provocato dagli aerei, e comporterebbero una discriminazione basata sulla cittadinanza, incompatibile con l'articolo 3 dell'Accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo.
- 77 La Commissione, il governo tedesco e il Landkreis Waldshut contestano gli argomenti della Confederazione svizzera.

Giudizio della Corte

- 78 Occorre preliminarmente ricordare che l'Accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo si iscrive nel contesto di una serie di sette accordi di settore tra le stesse parti contraenti, sottoscritti il 21 giugno 1999, successivamente al rifiuto della Confederazione svizzera, il 6 dicembre 1992, di aderire all'Accordo sullo Spazio economico europeo, del 2 maggio 1992 (GU 1994, L 1, pag. 3) e che, con il suo rifiuto, quest'ultima non ha aderito al progetto di un sistema economico integrato con un mercato unico, basato su norme comuni tra i suoi membri, preferendo piuttosto la via degli accordi bilaterali con l'Unione europea e i suoi Stati membri, in settori specifici (v., in tal senso, sentenze del 12 novembre 2009, *Grimme*, C-351/08, Racc. pag. I-10777, punti 26 e 27, nonché dell'11 febbraio 2010, *Fokus Invest*, C-541/08, Racc. pag. I-1025, punto 27).
- 79 La Confederazione svizzera pertanto non ha aderito al mercato interno dell'Unione, diretto a rimuovere tutti gli ostacoli al fine di creare uno spazio di libertà di circolazione completa simile a quello che offre un mercato nazionale, che comprende, inter alia, la libera prestazione dei servizi (v. sentenze *Grimme*, cit., punto 27, nonché del 15 luglio 2010, *Hengartner e Gasser*, C-70/09, Racc. pag. I-7233, punto 41).
- 80 Di conseguenza, l'interpretazione data alle disposizioni del diritto dell'Unione relative a tale mercato interno non può essere automaticamente applicata all'interpretazione dell'Accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo, salvo disposizioni espresse a tal fine previste dall'Accordo stesso (v., in questo senso, citate sentenze *Grimme*, punto 29; *Fokus Invest*, punto 28, nonché *Hengartner e Gasser*, punto 42).
- 81 Orbene, occorre constatare che l'Accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo non contiene alcuna disposizione specifica intesa a far beneficiare i vettori aerei interessati delle disposizioni del diritto dell'Unione relative alla libera prestazione dei servizi. Ne deriva che l'interpretazione data a tali disposizioni non può essere applicata a quella di tale Accordo.

- 82 In tale contesto, dato che la libera prestazione dei servizi non può essere applicata nell'ambito dell'Accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo, il Tribunale, ai punti 193-198 della sentenza impugnata, ha giustamente giudicato che, con la decisione controversa, la Commissione non ha violato il principio della libera prestazione dei servizi.
- 83 Lo stesso può dirsi per quanto riguarda la violazione, fatta valere dalla Confederazione svizzera, dei principi di proporzionalità e di rispetto dei diritti fondamentali, intrinseci alla libera prestazione dei servizi.
- 84 Il Tribunale, peraltro, dichiarando che la Commissione non è incorsa in alcun errore di diritto allorché non ha preso in considerazione, in sede di esame delle disposizioni del 213° RA, come modificato, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 2408/92, gli eventuali diritti, da un lato, del gestore dell'aeroporto di Zurigo e, dall'altro, dei residenti nelle zone limitrofe a tale aeroporto, ha correttamente interpretato e applicato tale disposizione.
- 85 Al riguardo, si deve ricordare che, secondo l'articolo 15, paragrafo 1, dell'Accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo, i vettori aerei dell'Unione e della Confederazione svizzera ricevono diritti di traffico tra qualsiasi punto in Svizzera e qualsiasi punto nell'Unione fatto salvo il regolamento n. 2408/92.
- 86 Come risulta, in particolare, dagli articoli 2, lettera f), e 3, paragrafo 1, del regolamento n. 2408/92, quest'ultimo disciplina la concessione e l'esercizio dei diritti di traffico dei vettori aerei.
- 87 In tal contesto, l'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento assoggetta l'esercizio di tali diritti alle norme operative pubblicate vigenti, segnatamente, a livello nazionale, regionale o locale in materia di sicurezza, tutela dell'ambiente e assegnazione delle fasce orarie. Pertanto l'esame previsto dal paragrafo 3 di tale articolo 8, che concerne l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 di detto articolo, può avere ad oggetto soltanto le condizioni di esercizio di questi stessi diritti sulle rotte aeree interessate, tenuto conto dell'applicazione di tali norme o delle disposizioni previste nel medesimo paragrafo 1.
- 88 Di conseguenza il Tribunale ha giustamente dichiarato che gli eventuali diritti dei gestori di aeroporti o dei residenti nelle loro zone limitrofe non possono essere presi in considerazione all'atto dell'esame previsto dall'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 2408/92.
- 89 Alla luce di quanto esposto, il terzo motivo dev'essere respinto.

Sul quarto motivo

Argomenti delle parti

- 90 Con il suo quarto motivo, la Confederazione svizzera contesta al Tribunale di aver commesso un errore di diritto non avendo constatato, ai punti 133-192 della sentenza impugnata, l'esistenza di una violazione del principio della parità di trattamento.
- 91 La Confederazione svizzera considera anzitutto che, non tenendo conto, nell'ambito dell'esame della conformità delle disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, con il divieto di discriminazione di cui all'articolo 3 dell'Accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo, dei diritti del gestore dell'aeroporto di Zurigo e dei residenti nelle zone limitrofe di tale aeroporto, il Tribunale ha commesso un errore di diritto nell'interpretazione e nell'applicazione di tale ultima disposizione.

- 92 Inoltre, la Confederazione svizzera contesta al Tribunale di avere riconosciuto, ai punti 146-153 della sentenza impugnata, nell'ambito dell'esame della ragionevolezza e della proporzionalità delle disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, che il carattere turistico della zona interessata da queste ultime e l'assenza di autorità in capo alla Repubblica federale di Germania sull'aeroporto di Zurigo costituivano circostanze obiettive idonee a giustificare dette disposizioni.
- 93 Da una parte, infatti, il Tribunale, dichiarando che la prossimità all'aeroporto di Zurigo di una zona a carattere turistico non fosse stata contestata dalla Confederazione svizzera, avrebbe snaturato gli argomenti di quest'ultima secondo cui tale zona non era «importante» e neppure «caratterizzata da un'attività turistica eccezionale». In ogni caso, le ragioni economiche non possono permettere di giustificare la discriminazione derivante da tali disposizioni.
- 94 D'altra parte, il riconoscimento dell'assenza di competenza giuridica delle autorità tedesche sull'aeroporto di Zurigo in quanto circostanza obiettiva atta a giustificare le disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, avrebbe l'effetto di impedire l'intervento della Commissione.
- 95 È in tale contesto che la Confederazione svizzera ritiene, come risulta dal punto 149 della sentenza impugnata, che il Tribunale abbia rifiutato di esaminare dette disposizioni nell'ottica della loro necessità.
- 96 La Confederazione svizzera, infine, sostiene che le considerazioni svolte dal Tribunale al punto 156 della sentenza impugnata sono errate in diritto in quanto derivano da uno snaturamento degli elementi di prova, da un'insufficiente presa di conoscenza dei fatti, nonché da un travalicamento dei limiti del suo potere di controllo e dalla violazione del diritto a svolgere le proprie difese nonché dell'obbligo di motivazione.
- 97 La Commissione, il governo tedesco e il Landkreis Waldshut contestano gli argomenti della Confederazione svizzera.

Giudizio della Corte

- 98 Con riferimento, in primo luogo, all'errore di diritto che, secondo la Confederazione svizzera, il Tribunale avrebbe commesso dichiarando che non occorre prendere in considerazione, nell'esame della conformità delle disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, con il divieto di discriminazione di cui all'articolo 3 dell'Accordo CE-Svizzera sul trasporto aereo, i diritti del gestore dell'aeroporto di Zurigo e dei residenti nelle zone limitrofe di tale aeroporto, è sufficiente ricordare che, come risulta dai punti 84-88 della presente sentenza, tale accordo e il regolamento n. 2408/92 non prevedono che tali diritti siano presi in considerazione, ma riguardano esclusivamente l'esercizio dei diritti di traffico da parte dei vettori aerei.
- 99 Si deve peraltro ricordare che, conformemente agli articoli 256, paragrafo 1, secondo comma, TFUE e 58, primo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, l'impugnazione di una pronuncia del Tribunale è limitata alle questioni di diritto. Il Tribunale è competente in via esclusiva ad accertare e valutare i fatti rilevanti, nonché a vagliare gli elementi di prova. La valutazione di tali fatti ed elementi di prova non costituisce, quindi, una questione di diritto, come tale soggetta al controllo della Corte nell'ambito di un'impugnazione, salvo il caso di snaturamento di tali fatti e di tali elementi (v., segnatamente, sentenze del 18 luglio 2006, Rossi/UAMI, C-214/05 P, Racc. pag. I-7057, punto 26; del 18 dicembre 2008, Les Éditions Albert René/UAMI, C-16/06 P, Racc. pag. I-10053, punto 68, e del 2 settembre 2010, Calvin Klein Trademark Trust/UAMI, C-254/09 P, Racc. pag. I-7989, punto 49).

- 100 Tale snaturamento deve emergere manifestamente dai documenti del fascicolo, senza che sia necessario effettuare una nuova valutazione dei fatti né delle prove (v., in particolare, sentenze *Les Éditions Albert René/UAMI*, cit., punto 69; del 3 settembre 2009, *Moser Baer India/Consiglio*, C-535/06 P, Racc. pag. I-7051, punto 33, e *Calvin Klein Trademark Trust/UAMI*, cit., punto 50).
- 101 Orbene, riguardo alla natura turistica della zona interessata dalle disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, è giocoforza constatare che la Confederazione svizzera, pur asserendo uno snaturamento dei fatti commesso dal Tribunale, si limita a contestare la valutazione di elementi in fatto da parte di quest'ultimo senza fornire indicazioni precise idonee a dimostrare l'esistenza dello snaturamento di tali elementi.
- 102 Occorre comunque rilevare che il Tribunale, constatando la prossimità dell'aeroporto di Zurigo ad una zona a carattere turistico, non ha qualificato tale zona come «importante», né ha affermato che essa era «caratterizzata da un'attività turistica eccezionale».
- 103 Inoltre, le disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, non rispondono a ragioni puramente economiche, bensì a considerazioni collegate alla tutela delle persone e dell'ambiente, in quanto il loro obiettivo consiste nel ridurre le emissioni sonore provenienti da aerei nella parte del territorio tedesco in cui tali disposizioni sono applicabili.
- 104 Quanto all'assenza d'autorità in capo alla Repubblica federale di Germania sull'aeroporto di Zurigo, è sufficiente constatare che essa costituisce una circostanza oggettiva incontestabile, il cui riconoscimento non ha impedito alla Commissione di procedere, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento n. 2408/92, all'esame di dette disposizioni.
- 105 Riguardo all'argomento della Confederazione svizzera relativo all'asserito rifiuto da parte del Tribunale di esaminare la necessità delle disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, si deve rilevare che esso deriva da un'interpretazione manifestamente errata del punto 149 della sentenza impugnata, che deve essere letto alla luce del suo contesto (v., in tal senso, sentenza del 12 novembre 1996, *Ojha/Commissione*, C-294/95 P, Racc. pag. I-5863, punti 48 e 49). In tale punto 149, infatti, il Tribunale ha semplicemente constatato che le autorità tedesche avevano diritto ad adottare tali disposizioni. Tuttavia, risulta dai punti 154 e segg. della sentenza impugnata che, con tale affermazione, il Tribunale non ha affatto inteso limitare il proprio potere di controllo sulla proporzionalità di dette disposizioni. In particolare, il Tribunale, ai punti 163 e segg. di tale sentenza, ha esaminato in modo preciso e dettagliato la questione se esistessero misure meno onerose, idonee a consentire alla Repubblica federale di Germania di raggiungere l'obiettivo perseguito dalle disposizioni del 213° RA, come modificato.
- 106 Infine, le constatazioni svolte dal Tribunale al punto 156 della sentenza impugnata ricadono nella valutazione dei fatti e degli elementi di prova compiuta dal Tribunale e, come si è ricordato al punto 99 della presente sentenza, non possono pertanto, fatto salvo il caso di un loro snaturamento, essere oggetto di controllo da parte della Corte nel contesto di un'impugnazione.
- 107 Orbene, la Confederazione svizzera non fornisce indicazioni precise idonee a dimostrare l'esistenza di uno snaturamento dei fatti e degli elementi di prova e, del resto, tale eventuale snaturamento non risulta dai documenti del fascicolo sottoposti alla Corte. Del pari, non sembra che tali constatazioni derivino da un'insufficiente presa di conoscenza dei fatti o da un travalicamento, commesso dal Tribunale, dei limiti del suo potere di controllo, né da una violazione del diritto a svolgere le proprie difese nonché dell'obbligo di motivazione.
- 108 Inoltre, il Tribunale ha chiaramente indicato, al punto 157 della sentenza impugnata, il motivo per cui il livello delle emissioni sonore di cui trattasi è sufficiente a giustificare l'adozione di disposizioni come quelle previste dal 213° RA, come modificato.

109 Da quanto sin qui illustrato risulta che il quarto motivo deve essere respinto.

Sul quinto motivo

Argomenti delle parti

110 Con il quinto motivo la Confederazione svizzera invoca un'interpretazione arbitraria delle norme relative alla ripartizione dell'onere della prova, nonché del dovere di cooperazione e dell'obbligo di dimostrazione, in quanto, al punto 158 della sentenza impugnata, il Tribunale le contesta di non avere precisato le quote inferiori di volo che potevano essere stabilite senza aumentare i rumori nella zona del territorio tedesco interessata dalle disposizioni di cui al 213° RA, come modificato.

111 A suo avviso, infatti, il Tribunale esige in tal modo una prova che essa è nell'impossibilità di fornire, mentre spetta all'autore di tali provvedimenti l'onere di provare la loro necessità.

112 La Commissione, il governo tedesco e il Landkreis Waldshut contestano gli argomenti della Confederazione svizzera.

Giudizio della Corte

113 L'aver fatto semplicemente valere, da parte della Confederazione svizzera, un'interpretazione arbitraria delle norme in materia di onere della prova non può risultare sufficiente a mettere in discussione la valutazione effettuata dal Tribunale, che compare al punto 158 della sentenza impugnata.

114 Infatti, in quanto la decisione controversa e la sentenza impugnata contengono un'analisi dettagliata della ragionevolezza e della proporzionalità delle disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, spettava alla Confederazione svizzera indicare in modo preciso gli argomenti che consentivano, a suo avviso, di contestare tale analisi.

115 Al riguardo, il Tribunale ha giustamente giudicato che l'asserto della Confederazione svizzera, secondo cui alcune delle quote minime di volo prescritte in forza del 213° RA, come modificato, sarebbero eccessivamente elevate e la fissazione di quote inferiori sarebbe priva di effetto sulle emissioni sonore nella zona considerata da tali disposizioni, è insufficiente se, per sorreggere tale asserto, detto Stato non precisa le quote inferiori che potevano essere così previste.

116 Conseguentemente, il quinto motivo deve essere respinto.

Sul sesto motivo

Argomenti delle parti

117 Con il sesto motivo la Confederazione svizzera contesta al Tribunale di aver commesso un errore di diritto escludendo l'esistenza di misure meno restrittive di quelle previste dal 213° RA, come modificato, in quanto la Confederazione svizzera non aveva fatto riferimento a nessun precedente in cui fosse stata fissata una soglia di rumore esclusivamente per alcune ore della giornata o per taluni giorni della settimana.

118 Infatti, tale affermazione del Tribunale, che compare al punto 171 della sentenza impugnata, sarebbe in manifesta contraddizione con il punto 105 della stessa sentenza secondo cui, al contrario, la Confederazione svizzera ha menzionato l'esistenza di una soglia di rumore durante le ore della notte imposta, a partire dall'estate del 2002, per l'aeroporto di Francoforte sul Meno.

119 La Commissione, il governo tedesco e il Landkreis Waldshut contestano gli argomenti della Confederazione svizzera.

Giudizio della Corte

120 Si deve osservare che, con il sesto motivo, la Confederazione svizzera si limita a contestare l'affermazione del Tribunale che compare al punto 171 della sentenza impugnata, secondo cui tale Stato non ha fatto riferimento a nessun precedente relativo a una soglia di rumore fissata soltanto per taluni orari della giornata o per taluni giorni della settimana e che funzionerebbe in modo soddisfacente nella pratica.

121 Orbene, contrariamente a quanto sostenuto dalla Confederazione svizzera, tale affermazione non è in manifesta contraddizione con il punto 105 di detta sentenza in quanto, in quest'ultimo punto, il Tribunale ha rilevato soltanto che detto Stato ha menzionato l'esistenza di una soglia di rumore durante le ore della notte, a partire dall'estate del 2002, per l'aeroporto di Francoforte sul Meno, senza precisare se tale soglia funzionasse in modo soddisfacente nella pratica.

122 Comunque, è giocoforza constatare che, ai punti 171 e segg. della sentenza impugnata, il Tribunale si è basato su diversi motivi per affermare la proporzionalità delle disposizioni previste dal 213° RA, come modificato, e che ciascuna di tali disposizioni consente, in modo indipendente, di giustificare tale conclusione.

123 Di conseguenza, anche supponendo che il sesto motivo sia fondato, esso non è idoneo a inficiare la validità della sentenza impugnata e deve essere respinto in quanto inoperante, poiché detta conclusione permane validamente basata su altri motivi (v., in tal senso, sentenze del 26 aprile 2007, Alcon/UAMI, C-412/05 P, Racc. pag. I-3569, punto 41, e del 19 aprile 2012, Artegodan/Commissione, C-221/10 P, punto 110).

124 Ne consegue che il sesto motivo deve essere respinto in quanto inoperante.

125 Poiché, pertanto, l'impugnazione non è fondata in nessuno dei suoi motivi, occorre respingerla integralmente.

Sulle spese

126 A termini dell'articolo 184, paragrafo 2, del regolamento di procedura, quando l'impugnazione è respinta o quando l'impugnazione è accolta e la controversia viene definitivamente decisa dalla Corte, quest'ultima statuisce sulle spese. Conformemente all'articolo 138, paragrafo 1, di tale regolamento, applicabile al procedimento d'impugnazione in forza dell'articolo 184, paragrafo 1, del medesimo regolamento, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ne ha fatto domanda, la Confederazione svizzera, rimasta soccombente, dev'essere condannata oltre alle proprie spese, alla totalità delle spese sostenute dalla Commissione sia in primo grado sia nell'ambito della presente impugnazione.

127 L'articolo 184, paragrafo 4, seconda frase, del regolamento di procedura prevede che, qualora una parte interveniente in primo grado partecipi all'impugnazione, la Corte può decidere che essa sopporti le proprie spese. In conformità a tale disposizione, occorre decidere che la Repubblica federale di Germania e il Landkreis Waldshut sopportino le proprie spese.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara e statuisce:

1) L'impugnazione è respinta.

- 2) **La Confederazione svizzera è condannata a sopportare, oltre alle proprie spese, la totalità delle spese sostenute dalla Commissione europea sia in primo grado sia nell'ambito della presente impugnazione.**
- 3) **La Repubblica federale di Germania e il Landkreis Waldshut sopportano le proprie spese.**

Firme